INTERNACIA FERVOJISTO



41a jaro n-ro 4 1989

La IFEF-flago simbolas la kontinuecon de la kongresoj kaj de la tuta laboro. Jen LKK-prezidanto José Molina (dekstre) transdonas la IFEF-flagon al senjaka, do laborpreta, Per Johan Krogstie, LKK-prezidanto de la 42a IFK.

REDAKTORA BABILO

Por la nuna numero abundas la materialo, eĉ tiom, ke ne ĉiuj 'Aktualaĵoj' trovas lokon. La ceterajn vi trovos en la venonta numero de IF.

Ankaŭ eble decus klarigi pri la malfrua apero de IF n-ro 3 kaj la ne tre frua apero de la nuna IF 4: Pluraj obstakloj baris la vojon al glata funkcio. Pri IF 3 ni ne pripensis, ke estis pluraj mallabortagoj cirkaŭ la la de majo. Tio, kombinite kun teknikaj malfacilaĵoj, kaj - por n-ro 4 - grava kaj doloriga operaciiĝo de nia fidela tajpist/muntistino estis parto de la kaŭzo. Fine la t.n. 'industria ferio' bremsis dum 3 semajnoj. Cefe tamen la spleno de la redaktoro ludas rolon. Tamen, por via indulgema prijuĝo jen IF 4/1989.

Gis en Septembro.

Red.

Parolas la kasisto:

La ekonomio de IFEF estas sufiĉe sana, tamen - kiel mi diris dum la kongreso en Salou - ni povas antaŭvidi nesufiĉecon de la nuna kotizo. Krom la kotizo la solaj enspezoj de IFEF estas libervolaj kontribuoj al fondusoj.

Ce la fino de la Salou-kongreso ni kolektis superfluajn monerojn (vidu ĉi-suban foton), kaj per tio ni kolektis 30.000 lirojn, 2166 pesetojn kaj 50 drakmojn, kiu sumo eniras la Terminaran Fonduson. Aliaj fondusoj estas la Junulara Fonduso kaj la Adopta Kaso.

La ŝajna malfermiĝo en orienta Eŭropo ne ĉie rilatas al la ekonomio, kaj pro tio la Adopta Kaso bezonas kreskantan apogon. Asocia membreco ja kostas po 5 svisaj frankoj (CHF), sed vi ankaŭ povas aligi certajn personojn, kaj por jara kotizo de 5 CHF (10 CHF se aera poŝtsendo) la koncerna persono ricevos IF rekte al sia adreso.

Do, neniu hezito. Ni kvitancas la kontribuaĵojn en IF.

Kasisto.



INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: D-ro Romano Bolognesi, Via Misa 4, I-40128 Bologna.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.



KROKIZE PRI LA 41a IFK EN SALOU

kiun partoprenis 554 kongresanoj el 23 landoj.

Alvenis la kongresanoj el landoj proksimaj kaj foraj - kaj la laste alveninta kongresano estis la suno, kiu aperis nur dimanĉe la 14an!

Katalunio - lando en la regno de Hispanio kun propraj lingvo kaj kulturo - akceptis kun ekstera malvarmo, kelkajn eĉ kun inunda pluvego, sed kun des plia korvarmo la fervojistojn, kiuj amase kolektiĝis i a en la speciala "Esperanto-trajno". La stacidomo de Salou pendigis Esperanto-flagojn kaj bonvenigan ŝildon, kaj utiligis la alventagon sabate por pentri pordojn kaj fenestrojn.

Aŭtobusoj transportis al hoteloj - precipe al Hotel NEGRESCO, kie ĉe la kongresaj giĉetoj okazis la kutima streĉigo de la pacienco.

Sed antaŭ ol ĉi tiu unua kongresa kulmino jenaj eventoj okazis:

Inaŭguro de ekspozicio en la Antikva Turo de Salou - vid-al-vide de la stacidomo, kaj kie laŭ la origina plano devus esti la kongresejo.

Vendrede la 12an de majo 1989 je h 17a malfermis la ekspozicion jenaj sinjoroj: Administranto de la Urba Patronaro pri Turismo s-ro Xavier Guardia i Llobert, prezidanto de IFEF s-ro Joachim Giessner, sekretario de IFEF s-ro Otto Rösemann, LKK-prezidanto s-ro José Molina kaj s-ro Dieter Hartig de la Terminara Komisiono de IFEF.

La ekspozicio ampleksis i a miniaturon de antikva trajno, panelojn de internaciaj fervojlinioj, informan materialon pri Esperanto, videofilmojn pri TGV-trajnoj kaj pri la konstruo de tunelo inter Francio kaj Britio.

Gazetara konferenco okazis tuj poste (12.V) je 17.30 kun la samaj sinjoroj. Intervjuis ilin la Kataluna Radio kaj du televidaj kompanioj (hispana TV 1 kaj TV 2). Aperis granda artikolo en grava loka taĝĵurnalo.

La sabata vespero estis dediĉita al interkona vespero, sed tro brua muziko malhelpis uzon de aliaj lingvoj ol la korpa. Pripensu tion, estontaj LKK-oj, ke taŭga estas konversacia ebleco dum tiu aranĝo.



Dimanĉe la 14an de majo okazis la Solena Inaŭguro de la kongreso en salono GALAS, tre impona salono kun molaj seĝoj ĉe tabloj kaj malhelruĝaj plank- kaj aliaj tapiŝoj. Sur la podio kordinstrumenta orkestro XIRONOLA, kondukita de ties prezidanto, cetere lokomotivestro, ludis klasikaĵojn.

Post enkondukaj vortoj fare de LKK parolis la reprezentanto de FISAIC, s-ro Steppe (Belgio). En preskaŭ perfekta Esperanto li voĉlegis sian mesaĝon, kiu enhavis aludon al la muziko kiel internacia lingvo, kaj ke tamen en muzika festivalo de FISAIC kun partopreno de 8 landoj mankis la ebleco libere konversacii!

La generaldirektoro de la Danaj Statfervojoj (DSB), s-ro Peter Langager, sendis Esperantlingvan leteron (voĉlegis IFEF-prezidanto Giessner), en kiu li salutas la kongreson kun bondeziroj, li kun intereso rimarkis la laboron pri la Terminaro kaj gratulas pri la rezulto, li mencias Esperanto-klarigon en horaro, kaj li konsideras la laboron de la esperantoparolantoj valora faktoro en internaciaj rilatoj.

En la hispana parolis s-ro José Ignacio Cardona, prezidanto de la Turisma Patronaro de Salou, kaj s-ro Joan M. Pujals, estro de la Magistrato de Vila-Seca kaj Salou. (Parenteze notite: kiam lernos la publiko ne aplaŭdi al nacilingvaj eldiraĵoj? Atendu, ĝis vi aŭdas, pri kio temas!).

Post muzika interrompo sekvis la saluto de 19 el la landaj asocioj de IFEF, kaj de Hispana Esperanto-Federacio, de ĵus fondita E-grupo en Taragono kaj de Kataluna E-Federacio.

La vicon de paroloj finis s-ro Joachim Giessner, prezidanto de IFEF, kiu aludis al la 80jariĝo de Esperanto-movado ĉe fervojoj kaj al la fenomeno, ke dum 41 sinsekvaj jaroj okazas niaj kongresoj. Li menciis la ofte ne realismajn laborplanojn de la esperantistoj. Sed ni ne hontu: ni posedas la terminaron!
Posttagmeze la suno daŭre brilis, kaj plej multaj kongresanoj ekskursis al Taragono kaj Reus.

Dimanĉon vespere en la preĝejo Santa Maria del Mar kvinteto ludis. La interesan, negrandan preĝejon plenigis kongresanoj kaj kelkaj aliaj - ĉar estis publika prezentaĵo kadre de printempa muzikfestivalo - kaj ĉiuj ĝuis la interpreton fare de kvin junaj muzikistoj el Barcelono. Komponistoj estis Danzi, Hindemith, Ibert, Douglas kaj León.

Bankedo kaj balo

Lundon vespere GALAS - salono por spektakloj, bankedoj kaj festoj - estis kadro de bankedo kun frandaĵoj kaj mallaŭta, agrabla muziko. Ci tie ni donas la plumon al "v.L." en la nederlanda "Fervojisto": "Dum la manĝado, bone prizorgita kaj preparita, bongusta, ni travivis surprizegon: subite mallumiĝis kaj komprenheble ni opiniis: perturbo! Sed ne: lumĵetiloj sur la scenejon kaj imagu, el la planko supreniĝis baleto, kiu baldaŭ kuntiris nin en turbula spektaklo kun mirigaj lumefektoj, dancoj ktp. Tiu vere estis grandioza surprizo de la bankeda vespero, ĉar neniel anoncita!"

Forumo kun hispanaj kolegoj okazis mardon vespere. Alvenis 5 lokaj kolegoj, sufiĉe altrangaj, pretaj por respondi demandojn de la kongresanaro. Vigla debato okazis sub interpreto de LKK-sekretario Rafael Devis. Ni havas la imagon, ke la glate funkcianta kontakto impresis al la gastoj, kiuj estis s-roj: Luis Batllé, inĝeniero pri Studoj kaj planado en 5a Zono de RENFE. Juan Cano, teknikisto pri Transportoj kaj Planado en 5a Zono de RENFE; Gabriel Molina, estro de lokomotivistoj; José Maria Naranjo, estro pri Komercaj aferoj kaj Kontrolado; Tomas Ortiz: teknikisto pri Elektraj substacioj kaj elektrizo en Katenario.

Folklora vespero okazis merkrede sur la teraso malantaŭ kongresejo. Lokaj dancantoj prezentis katalunajn dancojn, kiujn povis spekti la kongresanoj ĉu sur seĝoj proksime, ĉu de la hotelaj altanoj. Akompanis la dancojn muziko kaj la mallaŭtaj maraj sonoj.

Tuttaga ekskurso al Delto de Ebro
Agrabla, ne tro varma, vetero favoris la ekskurson, kiu kondukis la kongresanojn tra belaj pejzaĝoj al la tre interesa delto de la rivero Ebro, la plej granda rivero de Hispanio. Rizon estas kultivita tie, kaj ni vidis la inunditajn kampojn, kie la juna rizplanto evoluas al matura kreskaĵo. Rizprilaboran kooperativon oni vidis. En Eŭropo oni ja preferas la senŝeligitan rizon, kaj la ŝeloj, kiuj enhavas la vitaminojn kaj mineralojn, estas uzitaj kiel furaĝo por bestoj. Oni ankaŭ ŝipveturis sur rivero Ebro ĝis la maro, kelkaj eĉ sur ŝipo "Reĝino de Ebro".

Abunda manĝaĵo kun neelĉerpebla kvanto da blanka vino atendis la malsatajn ekskursantojn. Kvin antaŭmanĝoj kaj ĉefmanĝo PAELLA el grandegaj kuirpatoj satigis ĝis la kolo. Bela ekskurso.

Okaze de la 80jariĝo de Esperantomovado ĉe fervojoj ĵaŭdon vespere en iom solena maniero ni ĉeestis aranĝon rimarkigante la datrevenon.

IFEF-prezidanto Joachim Giessner malfermis la eventon kaj ludigis solenan muzikon de Haydn. Prelegetojn prezentis d-ro Petr Chrdle (CS) pri scienco kaj fervojo, E Henning Olsen (DK) pri eldonaĵoj de IFEF, Gernot Ritterspach (D) pri ekesto (naskiĝo) de la Fervoja Terminaro, kaj Joachim Giessner (D) ĝenerale pri la 80 jaroj.

FISAIC-reprezentanto s-ro Steppe kun aprecinda elteno partoprenis la tutan kongreson, eĉ ĉeestis la laborkunsidojn. Ni devas iome fieri, ke nia laboro tiom interesas al oficiala reprezentanto de FISAIC. Tio estas bona signo de la kreskanta signifo de nia laboro, kaj same tio devigas nin eĉ pli serioze labori!

La supraj krokizoj, estas parte prenitaj el la du Kongresaj Bultenoj, kiujn eldonis LKK de la 41a IFK.



DANKESPRIMO

Nome de LKK mi dankas al ĉiuj partoprenantoj de la 41a IFEF-kongreso en Salou, kaj ankaŭ al ĉiuj personoj kiuj kunlaboris helpante LKK por efektivigi la sennombrajn aferojn de la kongreso. Precipe IFEF-estraro, reprezentanto de FISAIC, redaktoroj de kongresaj bultenoj, lokaj aŭtoritatoj, kunlaborantoj kiuj kunportis materialojn por ekspozicio; filatelistoj, Klubo de Amikoj de la Fervojo el Reus, Aŭtonoma Registaro de Katalunujo, Esperanto-Centro Sabadell, Orkestro Xirinola, ktp.

LKK ankaŭ petas indulgon de la kongresanoj pri la eraroj, ŝanĝoj de la programoj, malfruiĝoj, kaŭzitaj de manko de sperto, sed plena de bonaj intencoj. Finfine ni deziras ke ĉiuj partoprenantoj konservi en sia memoro la pozitivajn aferojn de la 41a Kongreso. Gis Hamar.

M. Guerrero



Konstanta adreso: 42a IFEF-kongreso
Karudveien 1
N-2340 LØTEN
Norvegio

Poŝtĉeka konto: 2 67 31 19
42a IFEF-kongreso
Syrinveien 12
N-1700 SARPSBORG
Norvegio

Norvega Esperantista Fervojista Asocio - NEFA, invitas al la 42a IFEF-kongreso dum la semajno de la 2a ĝis la 8a de junio 1990 en Hamar, Norvegio.

La kongresurbo situas en la sudorienta parto de la lando, apud Mjøsa, la plej granda lago de Norvegio.

Hamar situas inter Oslo kaj Trondheim, 126 km norde de Oslo.

Hamar, fondita en jaro 1049 de reĝo Harald la Severulo dum la fino de la vikinga epoko, ludis dum la Mezepoko gravan rolon, sed pro milita atako de svedaj trupoj en 1567 ĝi totale ruiniĝis, kaj ĝi falis en herbaĉon kaj forgeson.

Post kiam en 1840 entrafikiĝis vaporŝipoj laŭlonge de Mjøsa, la urbo en 1849 refondiĝis, kaj denove la urbo ekfloris kaj fariĝis kultura centro.

Kaj post kiam en 1862 malfermiĝis la origine etŝpura, tiam izolita 32 km longa fervojo de la haveno en Hamar, orienten al Elverum kaj al Grundset, la fervojo estis grava por la urbo kaj faris ĝin vera trafika centro.

Norvegio, kun nur ĉ 4 milionoj da enloĝantoj, estas rilate al la grandaj landoj en Eŭropo tre malgranda kaj izolite situanta en angulo de la kontinento.

Hamar, kun nur ĉ 16.000 enloĝantoj, estas laŭ kontinent-eŭropaj rilatoj nur vilaĝo, ankaŭ en Norvegio ĝi ne estas granda urbo. Pro la grandeco de la urbo la kongreso certe ne dronos en la amason.

Homoj loĝantaj en eksterskandinavaj landoj kutime kunligas Norvegion kun noktmeza suno, aŭ bluaj fjordoj, neĝkovritaj montoj kaj glaciejoj. Tion oni ne trovas en la regiono de Hamar. Anstataŭe oni trovas fekundajn kampojn en trankvila pejzaĝo kaj harmonie vivantajn homojn. En la grandbienoj estas riĉaj kultur-tradicioj, kaj en la vastaj arbaroj estas interesa faŭno kaj flaŭro, kaj en la riveroj kaj lagoj troviĝas aro da fiŝospecoj. Estas sufiĉe da bonaj eblecoj por sporto, kaj somere kaj vintre.

Cion oni povas rigardi aŭ surloke, aŭ en la special-muzeoj en Hamar, Elverum kaj en Lillehammer (la urbo kie aranĝiĝos la Vintra Olimpiko dum jaro 1994).

Iom el ĉio ni emas montri al vi en la dumkongresaj kulturaj programeroj kaj dum la ekskursoj, kaj dum la postkongresa vojaĝo al Bergen kaj al la okcidentaj fjordoj vi povas vidi pli vastan parton de nia lando, N o r v e g i o .

En la venontaj numeroj de ĉi tiu revuo sekvos pluraj detaloj pri la kongreso.

Resumo de duparta faka prelego, prezentita okaze de la 41a IFEF-Kongreso en Salou, la 17an de majo 1989, de Marti Guerrero.

PROJEKTO PRI FERVOJA KUNLIGO PER INTERNACIA ŜPURO INTER FRANCIO KAJ BARCELONO

DECIDO DE LA HISPANA MINISTRA KONSILIO POR ADAPTI LA INTERNACIAN ŜPURON

Ĉi tiu studo celas plenumi malnovan aspiron, nome kunligi la hispanan kaj la eŭropan fervojretojn sen interrompo.

La unuiĝo de Hispanio kun la Eŭropa Komunumo kreskigas la neceson faciligi la fervojan cirkuladon de pasaĝeroj kaj varoj tra la tuta Eŭropo sen malkomfortaj transtrajniĝoj ĉe landlimoj. Oni analizis la realigeblon de diversaj solvoj teorie eblaj kaj serĉis la ekonomie kaj teknike plej konvenan varianton por kunligi Hispanion kun la eŭropa fervojreto.

La realigado de ĉi tiu studo obeas al la neceso adapti la hispanan fervojsistemon al tiu de aliaj landoj de la Eŭropa Komunumo, al kiuj Hispanio deziras esti egala sur kampo de socia kaj ekonomia realeco.

Oni analizis la nivelon de naciaj kaj internaciaj servoj ĉu de pasaĝeroj ĉu de varoj je meza kaj longa distancoj. La studo pri ebleco konservi la nunan ŝpuron venis al negativa konkludo, ĉar la tekniko de radaksoj kun adaptebla larĝeco ne estas facile aplikebla al la ordinaraj trajnoj. Tial oni rekomendas serĉi alian alternativon.

Diversaj studoj estis faritaj: sternado de tria relo, trako kvarrela je duobla ŝpuro, anstataŭigo de la nuna RENFE-ŝpuro per la internacia ŝpuro, uzante la nunan traceon; kaj fine oni analizis la solvon, kiu implicas la konstruadon de nova linio permesanta rapidecon inter 200 kaj 300 km/h.

Surbaze de ĉi tio, oni analizis la teknikan kaj ekonomian realigeblojn de ceteraj solvoj, krome kelkajn gravajn faktorojn, inter kiuj elstaras: la taŭgeco de ĉiu varianto surbaze de vojaĝdaŭro, la problemoj de kapacito, la malfacilaĵoj por starigi ĉiun varianton, ktp.

Kiel konkludo oni konsideras, ke la konstruado de nova linio, kun internacia ŝpuro, inter Barcelono kaj la franca landlimo, ĉirkaŭiranta la trafikan gorĝon Portbou/Cerbère, prezentas la plej bonan solvon por atingi la kunligon kun la eŭropa fervojreto, teknike, finance, ekonomie kaj socie.



Prezento de la fakprelego. De maldekstre inĝ L.Sekereŝ. gvidanto de Fakprelega Komisiono, Marti Guerrero i Cots (prezentis la fakprelegon), Miguel Angel Dombriz Lozano, unu el la tri aŭtoroj, kaj Gernot Ritterspach, sekretario de Fakprelega Komisiono.

\- - -

La 9an de decembro 1988 la Hispana Ministra Konsilio aprobis la konstruadon de novaj fervojaj linioj en Hispanio kun internacia ŝpuro.

Jam la 7an de oktobro 1988 la vicdirektoro de la Francaj Fervojoj, Michel Walrave, deklaris dum la 2a

Eŭropa Simpozio pri Relvojkonstruado en Barcelono, ke la franca registaro plene apogas longigi la rapidtrafikan TGV ĝis Perpignan por kunligi ĝin kun la linio Barcelono - Madrido - Seviljo.

Administra Konsilio de RENFE aprobis la 23an de decembro 1988 mendi al la fabrika firmao Alsthom, el Francio, 24 rapidtrafikajn motortrajnojn; kostoj 50 000 milionoj da pesetoj. Gi ankaŭ aprobis mendi al la fabrika firmao Siemens, el FR Germanio, 75 grandpovumajn universale uzeblajn lokomotivojn; kostoj 35 000 milionoj da pesetoj.

Por faciligi kaj rapidigi la ŝpurŝanĝon oni anstataŭos en prepara fazo de la trakbontenado la nun uzatajn ŝpalojn per novtipaj de RENFE inventitaj ŝpaloj kun duobla relsidplato. Ili taŭgos kaj por la nuna RENFE-ŝpuro de 1668 mm kaj relfiksilojn por rapide ŝanĝi la ŝpuron.

Jen la projekto de RENFE pri la estontaj linioj kun internacia ŝpuro:

- ĝis jaro 1992 Madrido Brazatortas - Cordoba - Seviljo
- ĝis jaro 1994 Madrido - Zaragozo - Barcelono - franca landlimo
- pli poste Madrido - Baskujo - Irun; Brazatortas - Lisbono (Portugalio); Barcelono - Valencio - Murcio.



INTERESA ARANGO

Balkanlanda Esperanto-Konferenco okazos en la jugoslavia urbo OHRID dum la tagoj 22a-24a de septembro 1989.
Cefaj temoj estos kultura kunlaboro kaj kunlaboro en turismo, ĉar - kiel oni mencias en la invita faldfolio: "Kion ĝis nun oni atingis, kiajn spertojn akiris, kion eblas fari estontece - jen la kadra temaro por pritrakto dum la konferenco rilate gian ĉefan temon.
Okazos ankaŭ fakaj kunvenoj, nome de instruistoj/kursgvidantoj, literaturamantoj, eldonistoj/redaktoroj kaj fervojistoj (sabate 23a je 16a h).

Mgro Gvozden Sredić preparas enkondukan komunikon pri "Reto de 'rapidaj' fervojaj linioj en Eŭropo".

Aliĝo kaj informoj ce Balkanlanda Esperanto-Konferenco, D.Ozme 7/IV, YU 71000 SARAJEVO.

LA NEDERLANDA FERVOJO STARIGIS REKORDON

La 19an de februaro 1989 sonis ĝojkriado tra la anoncilo de la stacidomo Eindhoven:

> Estimataj gesinjoroj, la Nederlanda Fervojo posedas la mondrekordon de la plej longa pasaĝertrajno !!

La festado de la 150jara jubileo de NS (Nederlanda Fervojo) tuj komencis per honora mencio en la Guiness-libro de rekordoj. Dekkvar jarojn la rekordo estis en la manoj de aŭstralianoj, kiuj en 1975 veturis kun trajno de 42 vagonoj de Perth al Port Pirie. NS nun veturis kun 60 vagonoj kun unu lokomotivo de la serio 1600 de Roterdamo al Eindhoven. La trajno havis longecon de 1601,58 metroj kaj pezis 2.597 tunojn.

En 15 de la 60 vagonoj kunveturis pli ol 800 gastoj.

AKTUALAĴOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

Dum la 41a IFEF-kongreso en Salou 1989 estis prezentitaj aktualaĵoj el 10 landoj, nome alfabete Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥoslovakio, Danio, Francio, FRGermanio, Jugoslavio, Norvegio, Pollando kaj Svislando. Jen 4 el ili. La ceteraj aperos en la venonta IF.

Aŭstrio: Pasaĝervagono por handikapuloj

Post longaj kaj intensaj preparlaboroj la Aŭstriaj Fervojoj finkonstruis prototipon de famili- kaj handikapulvagono, kiu estas ekzemplodona en tiu ĉi koncepto.

Precipe por du grupoj fariĝu pli komforta la fervojvojaĝo:

Unue por handikapuloj, kiuj estas devigitaj uzi rulseĝon kaj aliflanke por familioj kun beboj.

Por atingi tiun celon oni alikonstruis vojaĝvagonon tiel en sanitara kiel ankaŭ en sidloka sferoj.

La alikonstruo de la vagono kostis ĉirkaŭ 380.000 aŭstriajn ŝilingojn. Dependos de la frekventado ĉu oni produktos pluajn vagonojn de tiu tipo kaj ĉu fariĝos necesaj aldonaj adaptaĵoj. Se tio efektiviĝus, jam oni antaŭvidas hidraŭlikan enirsubtenilon.

La nova vagono trafikas inter Vieno kaj Graz.

La uzantoj de la vagono ne devas pagi aldonajn kostojn. La vagono estas markita per piktogramoj.

Ce en- kaj elirado la trajnpersonalo estas je la dispono por la handikapuloj.

B 1. La vagono havas du unuopajn klapseĝojn kun leveblaj brakapogiloj kaj fikseblecojn por rulseĝoj kaj infanĉaretoj. Krome leveblajn brakapogilojn koridorflanke kaj meze inter la seĝoj por eventuala ŝanĝo de rulseĝo al vagonseĝo.

B 2. Inter la duoblaj seĝoj eblas deponi unu aŭ du faldeblajn rulseĝojn. Apud la lumkonektilo tiel en la salono por la vojaĝantoj kiel ankaŭ en la sanitara kabino troviĝas alarmsonorilo kun alarmlampo.

B 3. La pordoj el la kupeo al la koridoro kaj tiu al la sanitara kabino malfermiĝas kaj fermiĝas aŭtomate. Laŭ bezono oni povas malkonekti tiun aŭtomaton.

B4. La sanitara kabino estas ekipita per klapebla porbeba vindotablo, du brakapogiloj apud la neceseja pelvo, unu el ili levebla. Subveturebla lavabo troviĝas en alia angulo. La pordoriglilo estas kuplita kun ruĝverda anoncilo.

La Aŭstriaj Fervojoj krome dediĉas 20 miliardojn aŭstriajn ŝilingojn por la plibonigo de stacidomaj ekipaĵoj favore al handikapuloj. En la jarkvino de 1988 ĝis 1992 oni efektivigos ampleksan plibonigprogramon.
(Prezentis kun diabildoj:
Ernst Qiuetensky)

Belgio: Elektronika lokrezervado

RESELEC signifas REZervado
ELEKtronika

La unua celo de RESELEC estis plibonigi la sistemon de lokrezervado en la internaciaj trajnoj. Tamen la belgaj fervojoj faris unu paŝon pli, oni kaptis la okazon krei kompletan aŭtomatigon por la administrado de la internacia trafiko.

La sistemo ofertas plurajn avantaĝojn, kiujn oni povas resumi en 6 punktoj:

1. La nombro de ekipitaj stacioj pligrandiĝis de 10 al 38, 38 kiuj povas helpi la neekipatajn staciojn. Ankaŭ granda nombro da vojaĝagentejoj estos tiel ekipotaj.
2. La lokrezervado fariĝas
   - pli rapida en la stacioj kiuj ĝis nun ne havis terminalon kaj kie la kliento devis ofte longe atendi.
   - ĉiuokaze pli bona.
     - Se la rezervado petata de la kliento ne eblas, la sistemo aŭtomate proponas taŭgan alternativon. Tio estas tute nova.
     - La teksto de la rezervota dokumento estas klara, facila kaj en komprenebla lingvo.
     - De nun eblas bloki provizore lokojn antaŭ ol definitive rezervi ilin.
3. Bileteldono per tiu sistemo havas plurajn avantaĝojn:
   - pli granda klareco de la vojaĝbileto en ĉiutaga lingvo por la malofta vojaĝanto.
   - tre rapida prilaborado de ĉiu kazo, kiel ajn estas la komplikeco de la itineroj kaj la prezoj plentarifaj aŭ rabatotarifaj.
   - la informadika kalkulado estas multe pli rapida ol la permana prilaborado por kiu oni uzas horarlibrojn kaj diversajn tariftabelojn.
   Ciuj datenoj estas enmemorigitaj, la elektronika cerbo tuj starigas kaj kontrolas itinerojn kaj prezojn.
4. La informado estas ankaŭ faciligata.
   Antaŭ ol redakti la transportdokumenton, la sistemo povas indiki la vojaĝprezon kaj -horaron, kaj ankaŭ tuj rezervi lokojn.
   Tiuj informoj aperas sur la ekrano de la terminalo kaj la biletprintatoro povas, se necese, presi ilin sur papero.
   La sistemo informas ankaŭ pri detaloj kaj la diversaj prezoj de diversaj turismaj ofertoj (kiel minivojaĝoj, kiuj enhavas la itineron kaj kromajn servojn adaptitajn al la mendo de la vojaĝanto.
   De nun en la terminalaj stacioj kaj baldaŭ en la vojaĝagentejoj ekipotaj per terminaloj, la komerca rilato tute ŝanĝiĝos, la informado estos pli rapida kaj la kunligata vendo fariĝos garantio por la aĉetanto.
5. La ĉehejma rezervado estos la sekvonta fazo. La sistemo RESELEC estas kreita tiel ke ĝi povas harmonie sin enŝovi en la novan telematikan sistemon. Tio laŭ la tri sekvantaj vidpunktoj:
   - Post kelka tempo, tra la reto de la RTT (Kompanio Telegrafa kaj Telefona), la informo estos disponebla hejme por entreprenoj kaj privatuloj abonantaj al la servo "VIDEOTEKSTO". Tiuj abonantoj povos provizore rezervi lokojn disponeblajn kaj ricevi elektronikajn mesaĝojn. La provizora blokado validas nur dum kelka tempo kaj forfalas ĉu je limdata tago, ĉu okaze de forpreno de la rezervitaj lokoj en la vendopunkto.
   - La rezervad-blokado estos farebla sekve de telefonalvoko,

tiel disponigante tiun servon al la klientoj-neabonantaj al "VIDEOTEKSTO".
- Post akordiĝo inter kliento kaj vendejo, eblas tuj lok-rezervi kaj eldoni la vojaĝbileton sekve de telefon-alvoko.

6. Informado de la pasaĝeroj per telefono (por kiu ekzistas projekto de kvarcifera numero, simile al la mallongaj numeroj de certaj inform- kaj helpservoj) aliĝos al la RESELEC-sistemo kaj tiamaniere fariĝos pli rapida kaj pli fidinda.

Praktike, la inform-personaro de la belgaj fervojoj povos peti de la sistemo precizigojn, kiuj en tre mallonga tempo aperos sur la ekrano. Liberigita de la permana serĉlaborado ofte komplika, la inform-deĵoranto povos dialogi telefone kaj utiligi elektronike ricevitajn mesaĝojn por doni al la informo aktualan karakteron.
(Prezentis: Lucien de Sutter)

Ĉeĥoslovakio: 150 jaroj de fervoja trafiko

Fervojo sur teritorio de Ceĥoslovakio estas konata jam 150 jarojn. La unuan fojon loĝantoj de suda Moravio spektis vaportrajnon en Břeclav la 6an de junio 1839, la unua trajno kun vapora lokomotivo al Brno alveturis el Vieno unu monaton pli poste. En komenca periodo trakciis sur fervojaj linioj nur lokomotivoj fabrikitaj eksterlande.

En la jaro 1900 en la Unua Ceĥomoravia Fabriko, nuntempe CKD Praha, estis fabrikita la unua ĉe ni lokomotivo de aŭstra serio 97, pli poste 310.0. Post la unua mondmilito komencis fabriki lokomotivojn ankaŭ lokomotivfabriko Skoda en Plzeñ. En ambaŭ nomitaj fabrikoj estas konstruataj fidindaj, solidaj laborkapablaj kaj belaspektaj trakciiloj. La vaporaj lokomotivoj regis sur fervojaj linioj en Ceĥoslovakio pli ol cent jarojn. Ilia nelimigita regado daŭras ĝis kvindekaj jaroj de la 20a jarcento, kiam aperas lokomotivoj de la novaj trakcioj - elektra kaj dizelmotora.

Kvankam la unua elektra trakciilo elveturis el la sudĉeĥa urbo Tábor al Bechyně jam en la jaro 1903, por pli vasta disvolvo de elektrizado niaj fervojoj devis atendi ĝis sesdekaj jaroj. En duono de la kvindekaj jaroj ekveturas la unuaj "Bo Bo" - lokomotivoj el uzino Skoda Plzeñ sur malfacile trakciebla linio tra montaro Altaj Tatroj kaj sukcese tie anstataŭas vaporajn lokomotivojn. Iom post iom oni elektrizas la plej gravajn liniojn de la lando. Por elektrizado oni elektis sistemon de la kontinua kurento 3 kV, en sesdekaj jaroj oni komencas uzi ankaŭ sistemon de alterna kurento 25 kV 50 Hz.

En la jaro 1975 fabrikas entrepreno Skoda en Plzeñ serion de dusistemaj lokomotivoj, solvantaj problemon kunligi ambaŭ menciitajn sistemojn kaj nuntempe jam plimulto da trajnoj sur linioj kunligantaj ambaŭ sistemojn estas trakciata sen interŝanĝo de la lokomotivoj. Elektraj lokomotivoj ricevas novan lakaĵon, tiuj por uzo de la kontinua kurento estas lakitaj verde-flave, tiuj por alterna kurento ruĝe-flave kaj tiuj ambaŭsistemaj blue-flave. La unua motorvagono komencis trakcii en la jaro 1902.

Dizelmotoraj lokomotivoj ĉe ni fabrikitaj aperas nur post la dua mondmilito. Komence nur tiuj destinitaj por manovrado, sed en duono de la sesdekaj jaroj komencas fortaj motoraj lokomotivoj anstataŭi tiujn vaporajn ankaŭ sur ĉefaj linioj. Te-

mas pri fabrikaĵoj de CKD Praha, nur parto de la lokomotivoj por manovrado estas fabrikata en slovakaj lokomotivfabrikoj en Martin kaj Dubnica nad Váhom. La plej fortajn motorlokomotivojn, alinomataj "Sergej" kaj destinitaj por peza ŝarĝtrafiko ni importas el Sovetunio. Ankaŭ motorlokomotivoj kaj motorvagonoj nuntempe havas novan unuecan ruĝe-flavan lakaĵon.

Fino de erao de la vaporaj lokomotivoj alvenis nehaltigeble kaj neretenebIe. Oni skribas la jaron 1980 kaj Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj adiaŭas kun vapora trakcio en Liberec kaj Leopoldov. La vaporaj lokomotivoj el Ĉeĥoslovakaj fervojaj linioj tamen ne estis tute forigitaj. Dank' al dekoj da fervoruloj, fervojistoj kaj kunlaborantoj de Nacia Teknika Muzeo en Prago restas trakcikapablaj dudek vaporaj lokomotivoj, trakciantaj dum solenaj datrevenoj de niaj fervojaj linioj, transportantaj infanojn dum ilia festo Internacia Tago de la Infano (1.6), muzikŝatantojn al muzikfestivalo Porta apud Plzeň, eĉ ili trakcias kelkloke laŭ horaro. La vapora lokomotivo altiras per magia forto junajn kaj maljunajn interesantojn pri historio de tekniko, kiuj ĝian romantikon kaj iaman famon ĉiam admiros.

Dum solenaĵoj de la datreveno 150 jaroj de Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj vi povas renkonti plimulton de niaj trakcikapablaj vaporlokomotivoj. Vi povos kiel pasaĝeroj vojaĝi en multaj specialaj trajnoj kun vaporlokomotivoj kaj ĝissate "gustumi" neripeteblan atmosferon de odoro de la vaporo kaj fumo, unikan materiigon de forto de la vapormaŝino, belaspekton kaj graciecon de la lokomotivoj, Ni deziras al vi feliĉan vojon!

Teksto al diabildoj:

1. La malgranda tendrolokomotivo el la jaro 1905. Nuntempe ĝi estas unu el la plej valoraj eksponaĵoj de Nacia Teknika Muzeo en Prago.
2. Kvankam vaporaj lokomotivoj jam finis sian solenan eraon, ni ofte renkontas ilin. Kelkaj dekoj da ili staras sur monumentoj (ekzemple tiu 314.303), aliaj estas trakcikapablaj por okazaj veturoj (433.002).
3. En fervoja horaro 1988/1989 aperis nova kriptogramo - la vapora lokomotivo. El Valašské Meziříčí al Rožnov por Radhoštěm trakcias kelkfoje dum jaro kun pasaĝertrajno la vapora lokomotivo 433.002 (en horaro 1989/90 tio estos po tri paroj de la pasaĝertrajnoj dum ses sabatoj en jaro).
4. Sube apud majesta slovaka burgo Strečno trakcias elektraj trajnoj jam pli ol tridek jarojn, sed vapora lokomotivo tie ĉi trakciis denove dum solenaj veturoj en la jaro 1988. La belega blua "Albatroso" n-ro 498.022 ĉi tie veturis same bone kiel dum tempo de sia fama trakciperiodo.
5. Al la plej belaj kaj plej ŝatataj apartenas lokomotivo 498.022, riparita kaj trakciuzata dum specialaj trajnoveturoj per la entuziasmuloj el lokomotivdeponejo Praha-Liben.
6. Pezajn vartrajnojn dum pli ol dudek jaroj trakciis vaporaj lokomotivoj de tipo-serio 556.0, populare nomataj "Ŝtokroj". Kvankam trakciadon de trajnoj kun karbo kar ercoj ili cedis al pli modernaj lokomotivoj, kelkaj el ili tamen ĝis nun ekzistas.
7. Kvinopo de la lokomotivoj kun fabrikmarko CKD Praha - de maldekstre unu el unuaj dizelmotoraj lokomotivoj CSD de nova tiposerio 720, pli frue T 435.001, fabrikita en 1958 kaj destinita por peza manovrado. Por trafikado de pezaj rapidtrajnoj servis la lokomotivo 477.060 el la jaro 1955, populare nomata "papago". En 1964 estis fabrikita la unua

pli forta linia lokomotivo de serio-tipo 751 (pli frue T 478.1001), kiu ankoraŭ servas en pasaĝera kaj vara trafiko. La vapora lokomotivo 464.102 el jaro 1940 trafikis kun pasaĝertrajnoj sur malpli longaj linioj, nuntempe ĝi estas eksponaĵo en Nacia Teknika Muzeo. Lokomotivdeponejo Zvolen prizorgas la tielnomatan "oranĝon" - la lokomotivon de tipo-serio 776 (pli frue T 679.015) kun belaspekta origina oranĝa lakaĵo, kiun ĝi ricevis antaŭ kvaronjarcento.

8. Sur fervojaj linioj elektrizitaj per sistemo de kontinua kurento bone funkcias jam kvaronjarcenton elektraj unuoj de tipo 451 (pli frue EM 475.1), trakciantaj precipe en antaŭurba trafiko. Nuntempe trakcias ankaŭ tipoj kun plaĉa moderna verde-blua lakaĵo.
9. Elektrajn lokomotivojn por CSD kaj eksporto fabrikas entrepreno Skoda Plzen. De post la jaro 1980 estas la plej multe postulata kaj mendata tipo-serio 363 (pli frue ES 499.1), trafikanta sur linioj elektrizitaj per sistemo de kontinua kurento 3 kV, eĉ per sistemo de alterna kurento 25 kV, Hz. De aliaj lokomotivoj ĝi diferencas per blua-flava lakaĵo kaj ĝi trafikas kun pasaĝer- kaj vartrajnoj sur linioj kunligantaj ambaŭ sistemojn.
10. En la jaro 1973 oni konstruis motorvagonon M 152.0, pli poste markita 810. Pli ol 600 da tiuj ĉi motorvagonoj prizorgas plimulton da pasaĝertrafiko sur linioj kun malpli densa trafiko.
11. Pasaĝertransporton sur neelektrizitaj linioj prizorgas precipe lokomotivoj de tipo-serio 753 (T 478.3) fabrikataj de post jaro 1968. Ili havas povumon de 1325 kW, rapidecon 100 km/h.
12. La unua generacio de dizelmotoraj lokomotivoj jam ĉesas trakcii, ĝi estas anstataŭata per novaj, pli modernaj trakciiloj. Al ili apartenas ankaŭ tipo 731 (T 457.1), kies prototipo fariĝis en 1983 la dekkvinmila lokomotivo fabrikita en CKD Praha. Dum Internacia Maŝinindustria Foiro en moravia urbo Brno ĝi merite ricevis la oran medalon. Gi anstataŭos precipe malnovajn manovrajn lokomotivojn.

((Prezentis kun diabildoj: d-ro Petro Chrdle)

Francio: Pri nova franca lokomotivo "SYBIC" serio BB 26000

Francio: Pri nova franca lokomotivo "SYBIC" serio BB 26000

La nuntempa franca fervojo - interrilatanta kun aliaj fervojoj en Eŭropo - prezentas du ĉefajn karakterizaĵojn:

- la unua kuŝas en la kapablo veturigi pasaĝerojn per grandrapidaj trajnoj sur grandrapidaj linioj aparte konstruitaj kaj konstruotaj;
- la neceso veturigi pasaĝerojn per la ceteraj klasikaj linioj, kaj samtempe transporti ĉiaspecajn varojn por nia industria produktado kaj la tutlanda popolkonsumado 50 konsistigas la duan karakterizaĵon.

Tial la deviga realigo de novaj koneksoj inter grandrapidaj kaj klasikaj linioj evoluigis vastan linioelektrizadon. Paralele okazis/okazos studoj kaj provoj por plene taŭguzi nian transportmaterialon. Hodiaŭ ni prezentas al vi novkreitan trakciilon, kiu adaptiĝos al nunaj kaj venontaj postuloj.

Tiu nova elektra trakciilo nomiĝas "SYBIC-lokomotivo - serio BB 26000". La nomo SYBIC estas mallongigo de la franca kvalifiko "Sinchrone Bicourant". Tio signifas "Sinkrona dukurenta lokomotivo" pro la fakto, ke la nova trakciilo estas ekipita de 2 motoroj laŭnecese provizeblaj ĉu per

alterna unufaza kurento 25 mil voltoj 50 hercoj, ĉu per kontinua kurento 1500-volta. Kaptas ĉiun kurentspecon du apartaj kurentodeproniloj.

Ekde la jaro 1984 la granda firmao Alsthom komisiis la desegnentreprenon MBD por studi kaj proponi desegnensemblon por nova SYBIC. Ĉe la jarfino 1988 la novkonstruita SYBIC BB 26000 ricevis la gravan premion "Janus 1988" fare de la franca Ministro de Industrifako pro estetika aspekto.

La SYBIC-lokomotivo perfekte adaptiĝas al transportmendoj: ĝi kapablas trakcii 750-tunan pasaĝertrajnon "Corail" je 200 km/hore sur deklivo 2,5 o/oo (du kaj duono promila) aŭ 2050-tunan vartrajnon je 80 km/hore sur deklivo 8 o/oo (ok promila). Pro tiaj kvalitoj, SYBIC estas konsiderata en Francio kiel UNIVERSALA trakciilo.

Krom la fakto, ke ĝi estas dukurenta, la SYBIC pezas 90 tunojn, kaj ĝia sinkrona motortransmisio estas grandpovuma. La maksimuma povumo 5600 Kw estas uzebla ĉe la rapidoskalo de 80 ĝis 200 km/h. Rimarkinda estas la fakto, ke unu lokomotivo konsistas el du duon-lokomotivoj sendependaj unu de la alia. Ciu duono havas sian boĝion kun unu motoro. Sur ĉiu boĝio estas instalitaj la trakci-aparatoj, brems-aparatoj, reg-aparataro, help-aparataro, kontrol-sistemoj kaj ties cirkvitoj, duktoj kaj ŝirmiloj.

Krome ĉiu duono kapablas apartigi sin aŭtomate kaze de difektiĝo de iu ajn sia aparato. Ne apartenas al tiu simetria muntaĵo la ĉefa transformatoro, la akumulator-baterio kaj la kompresoro.

La sinkrona motortransmisio ne tute similas al tiu de TGV-A. La volvomuntaĵo estas realigita laŭ tipo "stelduoblo" por minimumigi la variojn de ties turnomomanto. Unu ondigilo estas konektita kun ĉiu stelo. La ondigiloj ekfunkcias kiam startas la motoro. Tiu motoraranĝo ne estas unika novaĵo sur SYBIC. Tie troviĝas ankaŭ unu mikro-procesoro, kiu atentigas pri subitaj difektiĝoj aŭ misfunkcioj. Tiam ĝi iĝas precioza gvidilo por senpaneigi kaj prizorgi la difektitajn aparatojn. Por la bontenado en lokomotiv-riparejo tiu procesoro rolas kiel memorigilo.

Eblas konduki SYBIC-lokomotivon laŭ du manieroj:

- Permana konduko pere de ŝaltkombiniloj, kiuj regas la trakciadon kaj bremsadon. Tio estas klasika procezo, kiun ni jam konas.
- Aŭtomata konduko per sistemo, kiu devige reguligas la veturrapidecon. Tiu sistemo estas konata en Francio sub la nomo "Vitesse Imposée". Mallonge = VI. La bremsado estas plejofte ekvilibra funkciado de la pneŭmata kaj reostata bremsoj. La reostata bremsofunkcio okazas per kunago de la motorbremsado - pro la redukto de la motorekscito - kaj de la reguligo de la elektrobremso.

La unua SYBIC estis liverata al la franca fervojo en marto 1988 sub la numero 26001. La 26004 estis liverata en julio 1988. Dum semajnoj okazis trakci- kaj bremsoprovoj de la novaj trakciiloj sub kontinu- kaj alterna kurentoj. Krome BB 26004 estis speciale provita per intensaj frostotestoj ĉe la aŭstria stacio Wien-Arsenal ĝis oktobro 1988. La ĵus liverita BB 26005 ricevis la modifojn enkondukitajn far la antaŭaj provoj. Aparta funkciprovo de BB 26001 okazis la 14an de decembro 1988. Tiam la lokomotivo sukcesis trakcii 2000-tunan trajnon sur deklivo 11 o/oo (dekunu promila). Okazis interkonsento de francaj kaj anglaj responsuloj pri la partopreno de novaj SYBIC en la dusenca trakciado de 2000-tunaj trajnoj en la submanika tunelo, ekde 1993.

Jam estas planite, ke la 40 unuaj SYBIC estas destinitaj al sud-orienta hejmo-lokomotivejo Dijon-Perrigny. Ekde 1989 ili veturos sur la linio de Parizo al Vallorbe. En la jaroj 1990-1991 ili trafikos sur la nove elektrizitaj linioj en Bretonio kaj de Nevers al Clermont. (Prezentis kun diabildoj: Jean Ripoche)

T K - I N F O R M O J

Per la TK-Informoj en IF 3/89 ni finis la temon "Fervoja Terminaro". En Salou ni transdonis la komunan verkon al la publiko. Multaj kongresanoj aĉetis la Fervojan Terminaron (FT).

Vi povas mendi ĝin ĉe sinjoro Gernot Ritterspach, Alte Mainzer Str.151, D-6500 Mainz 42, FR Germanio. La prezo estas 12 Germanaj Markoj + sendkostoj.

En la TK-kunsido en Salou ni decidis senpere kaj laŭforte fronti la pretigon de la Esperanto-nacilingvaj vortaroj (NV).

Laŭ la indekso de la Fervoja Terminaro ĉiu lando aranĝas per aldono de sia(j) nacia(j) lingvo(j) sian Nacilingvan Vortaron.

Por faciligi tiun procedon ni presis speciale preparitan liston per nia TK-komputilo. Temas pri la FT-indekso kun spacoj inter la terminoj por faciligi la aldonon de la koncerna nacia lingvo.

Eklaboris samtempe por pretigi la Nacilingvan Vortaron 10 nacioj: Belgio, Britio, Bulgario, CSSR, Danio, FR Germanio, GDR, Hungario, Italio, Jugoslavio kaj Polio.

Aliaj nacioj sendube sekvos. Ciu lando, kiu deklaris sen preta arangi Esperanto-nacilingvan vortaron, ricevas senpere la supre menciitan tradukhelpilon.

Novaj taskoj postulas novajn fortojn. Tial ni klopodas pri reorganizo de la Terminara Komisiono.

Niaj klopodoj per publika kaj senperaj leteroj kaj alimaniere sukcesis. Kelkaj novaj landoj kaj multaj kapablaj kolegoj aliĝis kaj deklaris sin pretaj kunlabori. El jenaj landoj formiĝas ĝis nun la Terminara Komisiono:

Aŭstrio Belgio, Britio, Bulgario, CSSR, Danio, Francio, FRG, GDR. Hispanio, Hungario, Italio, Jugoslavio, Nederlando, Polio, Svedio kaj Svisio.

El la en IFEF aliĝintaj nacioj ankoraŭ ne havas TK-sekcion:

Cinio	(ankoraŭ ne reagis)
Finnlando	(certe reformiĝos post la morto de s-ro Narvala)
Japanio	(ankoraŭ ne reagis)
Norvegio	(ankoraŭ ne reagis)

Nun ni rekomencis la laboron unuecigi la fervojistajn fakvortojn per la eldono de la Esperanto-nacilingva vortaro en laŭeble multaj lingvoj surbaze de la indekso de la ĵus aperinta Fervoja Terminaro.

Dieter Hartig

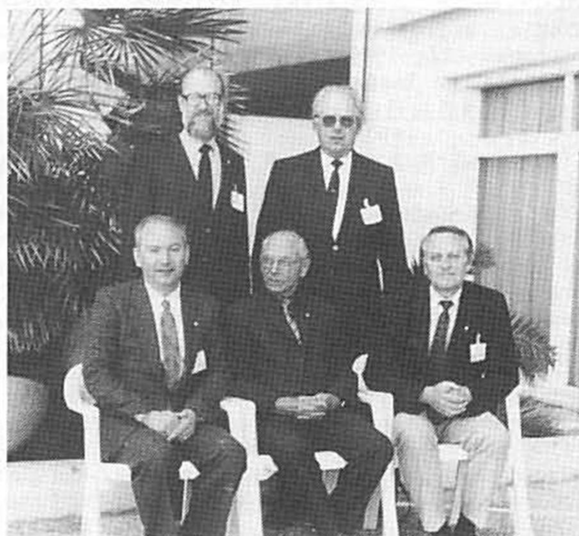
FORPASO

Atingis nin la doloriga informo, ke la 12an de junio 1989 forpasis en Utrecht (NL)
Jacobus Johannes LABORDUS, honora membro de IFEF, eksprezidanto de FERN.

Nekrologo aperos en la venonta IF.

Red.





Estrarŝanĝo de IFEF

Dum la 41a IFK en Salou okazis estrarelekto (vidu la protokolon, kiu aperos en la venonta IF). Sekretario Otto Rösemann post 7jara deĵoro deziris retiriĝi. Sur la maldekstra foto prezidanto Giessner dankas al Rösemann kaj sur la dekstra foto la nova estraro de IFEF. De maldekstre sidantaj sekretario d-ro Romano Bolognesi (I), prezidanto Joachim Giessner (D), vicprezidanto inĝ István Gulyás (H), starantaj de maldekstre redaktoro E Henning Olsen (DK) kaj kasisto Henning Hauge (DK).

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en septembro, estas 10.8.1989.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.